

BM

20.04.2017

DTK 9
20.04.17

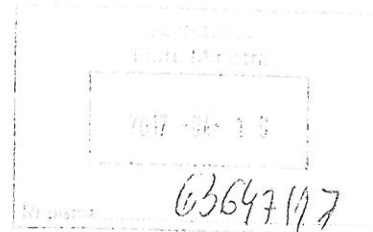
DTK
20.04.2017

Wysłano:
Do:
Temat:

kancelaria
19 kwietnia 2017 15:57
Sekretariat-BM
FW: Petycja do władz MIB o kolej miejską Zielonej Góry

ZASTĘPCA DYREKTORA
Biura MIB
Konrad Kukliński

From:
Sent: Wednesday, April 19, 2017 3:55 PM
To: kancelaria
Subject: Fwd: Petycja do władz MIB o kolej miejską Zielonej Góry



Prosimy o odpowiedź na petycję.

----- Wiadomość przekazana dalej -----

Od:
Data: 14 listopada 2016 12:28
Temat: Petycja do władz MIB o kolej miejską Zielonej Góry
Do: media <media@mib.gov.pl>

Petycja do władz MIB- ministra Andrzeja Adamczyka

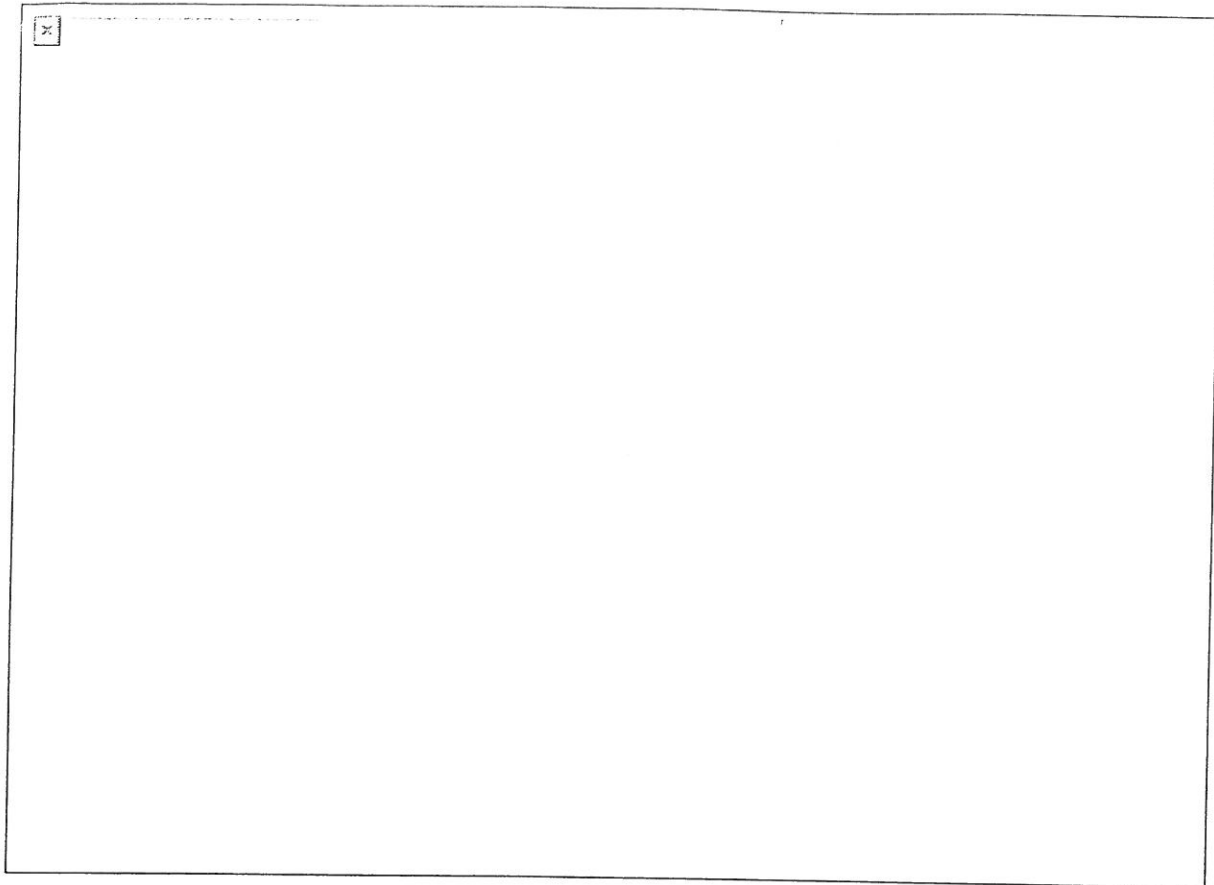
Szanowni Państwo,

To oburzające że Polska należy do dwóch krajów Europy które mają politykę transportową rodem sprzed półwiecza. Jako ekonomista rzadko, bardzo rzadko zabieram głos w tej kwestii, mając multum innej pracy. Niemniej jestem autorem ponad stu prac w tej dziedzinie, oraz praktykę na Instytucie Studiów Transportowych w Leeds, wierzę więc że mam pewien zasób wiedzy.

W Europie owszem, likwiduje się linie tramwajowe, ale nie w centach 180-tysięcznych aglomeracji. Nie linie, które są najbardziej rentownymi odcinkami infrastruktury szynowej w całym województwie. Nie linie, które prowadzą do serc największych skupisk ludzkich na danym terenie.

Tego typu politykę, czyli politykę demontażu infrastruktury, w Europie Zachodniej wdrażano w latach 60-tych i 70-tych XX wieku. Ostatnie dwie dekady są radykalnym odwrotem od polityki demontażu systemów szybkiego transportu zbiorowego. Likwidacje linii występują jedynie w niewielkich, kilkudziesięciotysięcznych ośrodkach.

Fot: Autobus szynowy w ruchu miejskim ma specjalne hamulce i dodane lusterka, migacze i dzwonek tramwajowy. Na ulicy w Zwickau, RFN.



Akurat niedawno prowadzonabyła rozbiórka linii szybkiego tramwaju w Zielonej Górze. Jest to przedwojenna linia kolejowa o parametrach premetra. W 100- procentach wydzielone torowisko, 50 % linii ma bezkolizyjny przebieg na wiaduktach i w tunelu pod ul. Łużycką. Taka infrastruktura dziś kosztowałaby 200-300 mln PLN w kosztach budowy. Linia ma dość korzystny przebieg- łączy dworce PKP i PKS oraz sieć kolejową regionu z głównym skupiskiem ludności woj.lubuskiego: największymi osiedlami w zachodniej części miasta. Wykorzystanie jej w transporcie podmiejskim jest ewidentne i taką funkcję pełniła do 1946 roku. Linia ta prowadzi wszak do największego skupiska ludności w regionie. Odcięcie sieci kolejowej regionu od największego skupiska ludności uniemożliwi rewitalizację dziś niemal nieistniejącego transportu kolejowego w regionie. Ludność tego województwa porzucała kursującą co 4-5 godzin kolej na rzecz podmiejskich autobusów kursujących co 15- 30 minut w szczycie.

Ledwie 80 km dalej, w nadgranicznym 60-tysięcznym Frankfurcie nad Odrą, pociągi podmiejskie kursują w dwóch kierunkach co 30 minut. Można. Inny transport jest tuż obok. Szkoda, że do Zielonej Góry te prądy intelektualne nie dotarły. A lokalne media zawiodły. Ludność jak i dziennikarze są przekonani że likwiduje się stare, pokrzywione i zbędne tory. Moje argumenty i propozycję wprowadzenia ruchu (planowanej przez władze regionalne szybkiej kolei miejskiej) na śródmiejską linię, zadanie niezbyt skomplikowane technicznie, pominięto.

Co PKP S.A. informowało nas na temat tej linii kolejowej:

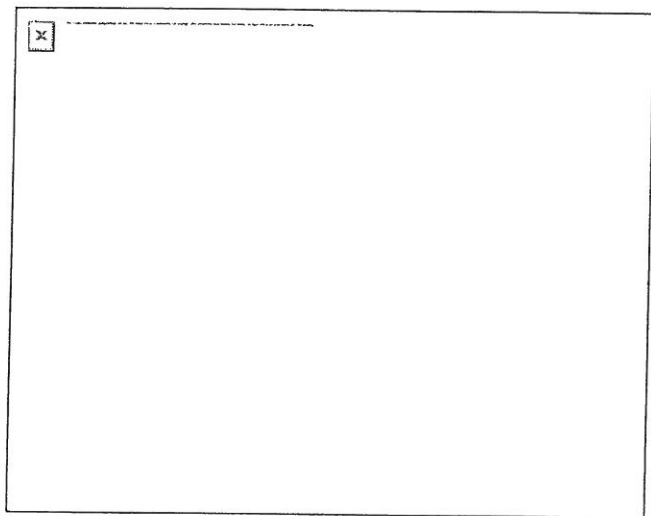
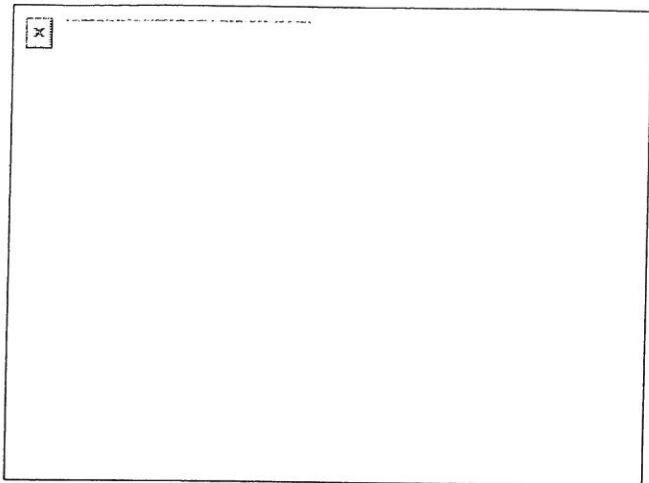
PKP S.A. jest właścicielem wiaduktu kolejowego znajdującego się nad ul. Wojska Polskiego.

Od 2001 roku spółka sukcesywnie przekazywała działki po Kolejce Szprotawskiej na rzecz Miasta Zielona Góra. W latach 2009 – 2010 na przejętych już gruntach Miasto wybudowało ścieżkę pieszo – rowerową. W 2010 roku pozostałości dawnej Kolei Szprotawskiej na odcinku od ul. Zjednoczenia do ul. Ogrodowej zostały wpisane do rejestru zabytków.

Obecnie PKP S.A. przygotowuje się do przekazania na rzecz Gminy Zielona Góra ostatniej części tzw. Kolejki Szprotawskiej.

Zwracam się z petycją do władz MJB o nieprzekazywanie torowiska kolei miejskiej w Zielonej Górze łącznie z wiaduktem nad ul. Wojska Polskiego władzom miejskim Zielonej Góry. Torowisko powinno być naprawione. Pociągi podmiejskie powinny powrócić na ten odcinek toru. Inaczej- cała sieć południa woj. lubuskiego będzie znacznie mniej rentowna z powodu odcięcia jej od centrum miasta.

Fot. Co proponowałem władzom miasta? Krótko mówiąc, naziemne metro obsługiwane szynobusami, wjeżdżające na śródmiejską linię.



Film o demonstracji w obronie linii w stulecie jej istnienia:

